

調查報告

日政時代의 造船業體

金 在 瑾

머 리 말

日政時代의 일은 그다지 마음내키는 論題가 아니다. 主權을 박탈당한 殖民地被支配體制下에서 갖은 고난을 겪으면서 신음하던 뼈의 일이니만큼 苦이 그 악몽을 되새기고 싶지 않은 것이다 그러나 歷史의 한 기간을 空白으로 방치해 둘수는 없는 노릇이다.

여기에 감히 日政下 造船業의 일단을 정리해 보고자 한다. 그것은 확실히 8.15해방후에 있어서의 自主的인 造船工業의 발전과 직결되는 것이고, 또한 19世紀末 開化期에 있어서의 造船狀況과도 결부되는 것인데도 지금까지 별로 규명되지 못한채 망각되어 가고 있다.

日政下 造船業에 대하여 처음으로 글을 쓰는 이상 그 전반을 대상으로 하는 것이 바람직 하지만 그것은 개인의 역량이 도저히 미치지 못하는 일이므로 범위를 좁혀서 그 業體만이라도 우선알아보고자 한다. 그러나 그것마저도 그리 쉬운 일은 아니어서 약간의 통계를 찾아내고 또한 關係古老 몇분을 探訪하여 일은 見聞을 갖고 힘이 닿는대로 기술해 보고자 한다.

아무쪼록 이 글이 日政時代의 造船業에 대하여 앞으로 좀더 정확하게 정리하는 계기가 되어 주었으면 하고 또한 이 글중에서 틀린 점에 대하여는 가차없는 叱正을 바라 마지 않는다.

1. 概 觀

朝鮮總督府의 통계에 의하면 日政下의 年度別 造船業體數는 표-1과 같다. 韓日合邦 2년후인 1912년에 이미 2개가 기록되어 있고, 8.15해방 5년전인 1940년에는 64개에 이르고 있다. 또한 總督府殖産局이 직공 5명 이상을 常時 고용하는 전국의 工場을 조사하여 편찬한 「朝鮮工場名簿」에 의거하여 1930~1940년간의 地域別 造船業體數를 정리하면 표-2와 같다. (附錄 第3-4表 참조). 이 두 표는 약간의 차이를 나타내고 있으나 대체로 잘 부합되고 있다.

그런데 표-1과 표-2에는 1940년도까지 밖에 나타나 있지 않고 그 이후의 년도별 集計는 없다. 이것은 日

표-1 年度別 造船業體

年 度		造船所數	資本金 (圓)	生産隻數(隻)
日 紀	西 紀			
明治 44	1911			日本人 676 韓國人 2,314
明治 45	1912	2	45,000	
大正 2	1913	3	68,000	2,386
" 3	1914	4	28,000	1,726
" 4	1915	4	78,000	1,827
" 5	1916			
" 6	1917	8	54,000	1,572
" 7	1918	15	284,530	1,516
" 8	1919			
" 9	1920			
" 10	1921			
" 11	1922	23	1,289,350	
" 12	1923	27	1,720,800	
" 13	1924			
" 14	1925	19	730,300	
" 15	1926	24	570,800	
昭和 2	1927	24	499,100	
" 3	1928	33	908,900	2,448
" 4	1929	33		498
" 5	1930	33		498
" 6	1931	33		3,512
" 7	1932	48		鐵製 2 其他 2,761
" 8	1933	49		鐵製 其他
" 9	1934	48		鐵製 18 其他 436
" 10	1935	56		鐵製 15 其他 3,510
" 11	1936	55		
" 12	1937			
" 13	1938	53		
" 14	1939	56		
" 15	1940	64		
" 16	1941			
" 17	1942			

(朝鮮總督府 統計年報 各年度版에서 拔萃整理함)

* 正會員: 서울大學校工科大学
接 受: 1978年 12月 5日.

표-2 地域別 年度別 造船業體數

		1930 (昭和 5年)	1932 (昭和 7年)	1934 (昭和 9年)	1937 (昭和 12年)	1938 (昭和 13年)	1940 (昭和 15年)
咸北		2	3	3	4	4	6
咸南		1	1	4	4	6	7
江原		—	—	—	—	—	—
慶北		2	—	—	—	—	—
慶南	{ 釜山 其他	7	19	21	19	21	20
其他		10	15	16	12	12	12
全南		5	5	5	6	7	7
全北		2	2	3	3	3	9
忠南		—	—	—	—	—	—
京畿		2	1	—	2	1	3
黃海		—	—	1	1	1	1
平南		1	1	1	—	—	—
平北		—	—	—	2	2	2
計		32	47	54	53	57	67

(朝鮮總督府殖産局編「朝鮮工場名簿」에서 拔萃整理함)

표-3 1945年 船舶修理工場

道	別	船 體		機 關	
		100 噸以 上修理可 能工場	其他工場	75馬力以 上修理可 能工場	其他工場
咸北		6	1	6	4
咸南		6	8	5	12
江原		1	8	2	7
慶北		3	1	3	1
慶南		11	5	10	3
全南		3	1	2	1
全北		1	—	1	—
忠南		1	—	1	—
京畿		2	1	2	—
黃海		1	—	1	—
平南		1	3	1	1
平北		—	1	—	1
計		36	29	34	30

(大韓造船公社 30年史 p. 47)

政末期에 造船業體들은 軍需工場으로 지정하면서 일결 발표를 금지한 때문이다. 출처는 분명치 않으나 다행히 8.15해방 직전의 船舶修理工場의 분포를 집계한 표

-3⁽¹⁾이 있다. 당대의 모든 조선업체는 修理工事를 主業으로 한 것이므로 표-3의 숫자는 그대로 조선업체의 전부로 보아도 좋을 것이다. 그러나 한편 「8.15해방 직전에 南韓의 조선공장수는 大小를 합하여 70餘工場에 달했다」⁽²⁾라든가, 1945년 8월 15일 현재 南韓의 造船工業體는 大小를 합하여 56個業體였는데 道別로는 京畿 6, 慶南 25, 慶北 8, 全南 6, 全北 1, 忠南 1, 江原 9⁽³⁾였다는 설도 있다. 이것도 1940년대에 造船業은 斷末魔의 격동이 심했던 것을 시사해주는 것이고, 한편 造船과 造機業體의 혼동으로 야기된 計數差가 있지 않은가 생각된다.

日本人 造船鐵工業者들은 前世紀末 開化期부터 침투해 오기 시작하였다. 그러나 1915년경까지만 해도 造船業體라 할만한 것은 표-1에 나타나 있는바와 같이 3·4개 業體에 지나지 않았다. 그런데 大正 7年(1918)부터 약20개로 급증하였다. 이것은 世界第一次大戦을 배경으로 한 日本의 造船붐이 韓半島에도 파급되어 造船景氣가 일어나고 造船業體도 확충이 된 때문이다. 그 후 1920年代에도 기복은 있었으나 꾸준히 造船業體가 늘어나고 1930년대 초에는 다시 급증했다. 표-1과 표-2로서 알 수 있듯이 1928년부터 1931년까지 30여 業體이던 것이 1932년에는 약 50으로 비약했다. 이 昭和 7·8년에 있어서의 造船業體의 팽창은 日本의 大陸侵略에 따른 韓國의 兵站基地化政策에 편승하여 일어난 것이다. 한편 日政末期 1940~1945년간에는 표-3에 따르면 業體증가의 停滯現象이 일어났다. 이것은 그간에 난립된 群小造船業體가 統制整備된 때문이다. 이 시기는 業體의 統合, 大企業의 造船進出, 計劃造船 등으로 특징지어지며 격동하는 때이다.

이와같이 볼 때 日政下 우리나라 造船業은 韓日合邦 전후부터 大正 4·5년에 이르는 初期, 1930년대 후반에 이르기까지의 中期, 日本이 이른바 大東亞戰爭에 광분하던 末期로 구분할 수 있다. 年代로 친다면 대체로 初期는 世紀初부터 1910년대, 中期는 1920년과 1930년대, 末期는 1940년대 前半이라고 할 수 있겠다. 이같은 구분에 따라 各期の 造船業體를 좀더 자세히 구체적으로 알아보기로 한다.

2. 初 期

附錄의 諸表에 나타난 初期業體를 設立年度순으로 정

- 1) 本表는 출처가 분명치 않으나 1945년 1월부터 同년 6월에 이르기까지의 月平均 船體 및 機關의 修理實績이 나타나 있는 것으로 보아서 8·15해방 당시의 것에 틀림이 없다.
- 2) 大韓造船公社 30年史 p. 33.
- 3) 同上書 p. 55.

표-4

	業體名稱	所在地	設立年度	
			日本紀年	西紀
1	田中造船鐵工所	釜山	明治20年	1887
2	中村造船鐵工所	"	" 35"	1902
3	谷口製船所	서울	" 38"	1905
4	岡田造船所	釜山	" 39"	1906
5	佐佐木造船所	淸津	" 41"	1908
6	綽谷鐵工所	仁川	" 41"	1908
7	太田造船所	木浦	" 42"	1909
8	岡野造船所	釜山	" 42"	1909
9	大野造船所	木浦	" 44"	1911
10	朝鮮商工(株)鎮南浦鐵工所	鎮南浦	" 44"	1911
11	板井造船所	忠武	" 45"	1912
12	澤井鐵工造船所	元山	明治45"	1912
13	正木造船鐵工所	群山	大正元年	1912
14	萊田造船所	馬山	大正二年 (明治43年)	1914 (1910)
15	村上造船工場	浦項	大正三年	1914
16	田尻造船所	釜山	大正四年	1915

리하면 표-4과 같다. 이것을 보면 日本人 조선업자들은 일찍부터 들어서기 시작하여 1910년 韓日合邦을 전후한 시기에는 釜山, 仁川, 淸津, 木浦, 鎮南浦, 忠武, 元山 등 전국 주요항구에 깔려 있었음을 알 수 있다. 그러나 표-1에 의하면 1912년의 造船業體는 2個뿐이고, 1915년에 이르러서도 4個뿐으로 되어 있다. 그런데 표-4에서는 1912년까지에 13個, 1915년까지에는 도합 16個業體가 기준한 것으로 되어 있다. 이같은 엄청난 차는 표-1의 造船所數가 표-2의 경우와 마찬가지로 職工 5명 이상을 상시 고용하고 있는 업체만을 대상으로 하여 산출했기 때문에 생겨난 것으로 보인다. 그렇다면 이것은 이들 初期의 造船業體들이 대부분 零細하게 出帆하고 그런 상태는 꽤 오래 지속된 것을 뜻한다.

이들 初期 造船業體의 業務對象은 어떤 것이었을까. 표-1에 의하면 明治 44년(1911)에 있어서의 船舶生産 隻數는 日本人 676척, 韓國人 2314척으로 되어 있다. 이 日本人船 676척은 표-4에 나타나있는 바와같은 초기 日本人 造船所에서 건조된 것으로 볼 수 있을 것이다. 이것은 1910年代의 漁船累計隻數의 증가추세로도 뒷받침이 된다.(표-5 참조).

표-5 漁船累計隻數

	韓國型	日本型	其他	合計
	1912	9,621	3,602	58
1914	11,649	5,875	2,530	20,054
1916	12,673	7,801	417	20,891

(朝鮮總督府水産試驗場：漁船調査報告 第3冊)

그러나 日本人 造船業者들이 일찍기 침투하기 시작한 것은 오로지 小型無動力漁船을 建造修理하기 위한 목적만은 아닌 것 같다. 仁川府史에

仁川開港 以來로……帆船修繕을 위하여 船大工的 造船業은 상당히 繁昌했으나 工業으로서 大汽船程度의 造營을 처음으로 사업으로 하게 된 것은 日露戰爭(1904·1905) 전후에 있어서의 光田造船所일 것이고 그후 이같은 小造船業은 수가 增加했다⁴⁾

라고 한 것으로도 추측할 수 있듯이 1875년 開港이되자 日本의 大小 海運業者들이 앞을 다투어 침투해 오고 이에 당황한 韓國政府도 官營汽船海運會社를 창립하고 民間海運도 적극적으로 지원하는 등 韓末에 있어서의 汽船의 척수는 상당한 수에 달하고⁵⁾ 主要開港口에 출입하는 貿易船도 허다 하였다. 이같은 海運用 汽船의 등장과 貿易船腹의 복주가 主要港口에 일찍부터 日本人 造船業者를 정착케 한 주요 요인이라고 생각된다.

이같은 日本 造船業의 遊出에 대하여 韓國側 造船業은 어떠하였던가. 舊韓末의 造船에 대하여는 아직 연구된바가 없지만 吉田敬市에 의하면,

日韓合併前後 韓國內의 造船業은 小型無動力의 日鮮兩型漁船을 建造하는 정도였다. 그 造船所는 60個이고 그 船匠은 合計 2百餘人이며 그중 主要한 造船所는 13個所이고 그 大部分은 釜山에 立地했다.⁶⁾ 라고 하였는데, 여기서 主要造船所 13個所는 표-4와도 대체로 부합하는 것이므로 釜山等地的 日本人 造船所일 것이고 나머지 40餘個所는 韓國의 전통적인 造船所로 보아도 좋을 것 같다. 그러나 이들 韓末의 傳統의 造船所들이 近代式造船業으로 脫皮發展한 흔적을 찾아볼 수 없는 것 같다.

韓國에 제일 먼저 받을 불인 日本人 造船業者는 표-3으로 보아서 釜山의 田中造船鐵工所이다. 현재 釜山市 影島區 大平洞 2街 86番地에 자리잡고 있는 久一產

4) 仁川府史
 5) 孫台鉉：舊韓末 官營汽船海運에 관한 研究, 1970.
 6) 吉田敬市：朝鮮水産開發史 p.284, 1954.

業株式會社 釜山造船所의 전신인 同社의 창립은 附錄 第2表에는 明治 23년 5월, 第3,4表에는 明治 20年 10月, 附錄 第5表에는 昭和 6年 11月로 되어 있다. 그러나 昭和 6年은 法人體化하여 株式會社로 된 때이고, 관제인사로부터 확인한바에 의하더라도 同社가 釜山에 제일 먼저 발을 틀어 놓은 造船體인 것만큼은 틀림이 없다. 同社는 후에 생긴 朝鮮重工業株式會社를 제외하고는 제일 큰 業體로 번성하였다. 규모도 현재의 久一造船所와 동일하고 다만, 木船만을 建造修理했으므로 현재의 內業工場이 鑄物工場과 製材工場이었던 것이 다른 따름이었다. (7) 田中 造船鐵工所 다음으로 역사가 짙은 것은 그 바로 옆자리에 자리잡았던 中村造鐵工所로서 급일의 東亞造船所이다. 이와같이 볼 때에 日政時의 瀛仙洞 1989番地이자 현재의 大平洞 2街 86番地인 往時의 田中造船鐵工所, 지금의 久一造船所 위치는 日本人이 우리나라에 처음으로 造船業을 갖고 들어온 자리인 것 같다. 그러나 同社의 初創期 위치에 대하여는 두가지로 의견이 엇갈린다. 方魚津造船의 辛在根會長에 의하면 同社는 원래 맞은 편에 있던 것이 그가 13살 되던 무렵에(辛會長은 1921年 生이므로 1934년경이 될) 現 久一造船의 위치로 이전한 것이라 하고, 浦項向島造船所 代表인 金春生씨에 의하면 同社는 원래부터 그자리이고 이전한 사실은 없었다고 한다.

표-4에 나타나 있는 初期의 造船業體로서 釜山の 岡田과 岡野 兩造船所, 忠武의 板井造船所, 서울의 谷口製船所를 기억하고 있는 이는 찾아 볼 수 없다. 岡田造船所는 附錄 第3表, 岡野造船所는 附錄 第4表, 板井造船所 附錄 第3,4表에만 나타나 있으므로 廢業이 되었거나 아니면 명의가 바뀐 것으로 볼 수 있다.

鎭南浦德兩機里에 所在한 朝鮮商工株式會社鎭南浦鐵工所는 日政下 西鮮地方에서 가장 規模가 큰 造船所로 군림해오다가 현재는 북괴 굴지의 조선공장인 南浦造船所로 변신하고 軍用艦艇과 大型貨物船도 건조하고 있는 것으로 듣고 있다.

3. 中 期

日政下에서 造船業體數는 표-1에 나타나 있듯이 계속적으로 늘어났다. 그런 중에서도 특히

大正 6·7년(1917·1918)과 昭和 7·8年(1932·1933)년 간에는 급증하였다. 大正 7·8년의 경우에는 3년전만 하더라도 4個業體뿐이던 것이 1918년에는 15개로 늘

어났다. 또한 昭和 6·7년(1931·1932)의 경우에는 그전에 30여개에 지나지 않던 業體가 약 50개로 격증했다. 附錄 第3~6表에서 創立年度를 보더라도 大正 5~9년(1916~1920)간의 8個社, 昭和 3~7년(1928~1932)간의 9個社, 昭和 12년(1937)의 3個社로 집중되어 있다.

大正 6·7년 간에 造船業體가 급증한 것은 1914년에 발발한 世界第一次大戰이 확대됨에 따라 交戰各國으로부터 주문 쇄도하여 日本의 造船界가 우리나라 船舶까지도 수주할 여유가 없어져서 우리나라 造船界도 처음으로 好況을 맞이한 때문인 것으로 풀이되고 있다. (8)

또한 1920년대에 20~30을 헤아리던 造船業體가 1930년대에 50~60개로 비약한데는 여러가지 이유가 있겠지만 무엇보다도 日本이 大陸을 侵略하기 시작하며 韓國에서도 적극적으로 工業化를 촉진하기 시작했기 때문이라고 할수 있다. 그러나 보다 직접적인 계기는 動力漁船의 보급이라고 할 수 있을 것이다.

우리나라에 動力漁船이 등장하기 시작한 것은 1918년경부터이다. (9) 그러나 그것이 어느정도나마 보급이 된 것은 1930년대에 들어서이다. 표-6에 나타나 있듯이 動力漁船은 1925년까지도 286척에 불과하고 1930년에 가서야 겨우 1,000척에 가까워졌다. 이들 初期 動力船의 대부분은 日本에서 건조되어 들어온 것이었다. 이와같이 動力漁船이 증가됨에 따라서 1920년경까지만 해도 기껏 木造帆船의 建造修理나 하고 일부에서 海運船腹과 官有船 따위의 機關修理나 해오던 韓國內 造船業體들도 1930년대에 들어서는 動力漁船을 건조할 기회가 얻어지 業體는 늘어나고 공장의 규모도 확장될수 있었던 것으로 생각된다.

1920年代의 主要造船業體는 附錄 第1,表에 나타나

표-6 漁船의 隻數 (單位: 隻)

區分 年度	無 動力 船			登簿船	計	動力船合 計
	不 登 簿 船					
	朝鮮型	日本型	其他			
1911	9,170	3,015	839	—	13,024	—13,024
1919	13,927	11,420	284	—	25,631	10,25,641
1925	16,365	14,275	386	—	31,026	286,31,312
1930	19,410	17,980	652	—	38,042	990,39,032
1935	20,335	25,564	477	72	46,448	1,410,47,835
1940	20,104	35,560	321	49	56,034	2,851,58,885

(朝鮮總督府統計年報)

7) 辛在根, 金春生 兩氏談
 8) 朝鮮總督府: 朝鮮의 遞信事業 大正12年, 大正 14年
 9) 6)과 同一書 p. 285.

있다. 同 第2表의 18個造船所를 地域別로 보면 釜山이 8個造船所로서 압도적으로 많고 馬山까지 합치면 10個所로 과반수를 점한다. 이와같이 우리나라의 造船業은 처음부터도 釜山·慶南地方에 편중되었던 것인데 1938 년대에 들어서는 그 비중이 더욱 커졌다. 표-2에서 보면 1932년에 있어서의 造船業體의 팽창은 오로지 釜山慶南地區를 중심으로 이루어졌다. 1930년에 釜山과 其他慶南地區의 業體는 각각 7개와 19개이던 것이 1939년에는 각각 19개와 15개로 늘어났다.

이때에 통계상으로 造船體가 급증했다고 해서 造船業 자체에 큰 변화가 온 것은 아니다. 그중에는 新設된 業體도 끼어 있지만 대개는 그전부터도 존립하고 있던 極小型의 業體가 좀 커져서 종업원 5명 이상을 기준으로 한 業體隊列에 끼어든 것으로 이들은 여전히 零細性을 면치 못한 小造船業體로 일정한 지구에 난립되어 있었다. 그 전형은 釜山影島의 大平洞과 港南洞에 위치했던 松藤, 中本, 城崎, 田村, 大地, 上田, 西中, 百合野 등 造船所, 蓬萊洞 일각에 자리잡았던 段上, 池本, 竹內, 田尻, 面合野, 宇都宮, 富森, 栗上等 業體, 忠武市 東湖洞과 道泉洞에 집중되었던 萩原, 橋本, 池田, 濱崎, 伊津, 竹田, 山本, 木下, 藤原 등 造船所群에서 찾아볼 수 있다. 이들은 모두 담 하나를 사이에 두고 인접한 群小造船所들이었다. 1920년대와 1930년대를 통하여 造船業體가 무작정 난립한 것이라 말해도 좋을 것이다. 그러므로 1940년대에 들어서는 그들을整理統合하지 않을 수 없었다.

1930年代에는 群小造船所가 난립하면서도 그중 일부 造船所는 그 규모가 점차로 커져간 것도 사실이다. 이것은 一部業體의 從業員 增加狀況을 알아보아도 쉽게 나타난다. 표-7은 1930년대에 50명 이상을 고용하게된 業體를 朝鮮總督府殖産局編「朝鮮工場名簿」各年度版으로부터 뽑아본 것이다. 1930년에 職工이 50명이상인 業體는 3개뿐이던 것이 1937년에는 7個工場으로 늘어났다. 그렇다고 이들 1930년대의 主要造船業體들이 그 체질까지도 개선된 것은 아니었다. 그들의 主業務는 여전히 木造動力船의 建造修理에 머물렀다.

주지하는바와 같이 우리나라에 鋼船專門의 본격적인 近代造船所가 나타난 것은 1937년이요, 그것은 大韓造船公社의 전신인 朝鮮重工業株式會社이다. 同社에 대하여는 「大韓造船公社 30年史」등도 편찬되어 있어 비교적 잘 알려져 있다. 그러나 그 前身에 대하여는 잘 알려져 있지 않으므로 그 연력을 좀더 알아보기로 한다.

표-7

社名	所在地	從業員數區分				
		1930	1932	1934	1937	1938
西條造船鐵所	釜山	A	B	B	—	—
朝鮮重工業株式會社	〃	—	—	—	C	D
株式會社田中造船鐵工所	〃	B	B	B	C	C
方魚津鐵工造船株式會社	方魚津	B	B	C	C	C
正木造船鐵工所	群山	A	A	A	A	B
大澤造船鐵工所	〃	A	A	B	B	—
日本디젤朝鮮出張所	〃	—	—	—	—	C
龍山工作株式會社仁川鐵工	仁川	—	—	—	B	—
鎮南浦商工株式會社鎮南浦鐵工所	鎮南浦	B	D	C	—	—
株式會社清津造船鐵工所	清津	—	—	—	B	C
澤井鐵工造船所	元山	—	A	A	B	—

A: 職工人 5~50人
 B: " 50~100人
 C: " 100~200人
 D: " 200以上

附錄 第1表에 朝鮮船渠工業株式會社가 나타나 있고 「朝鮮商工大鑑」(1929年刊) 70面에는 다음과 같은 기록이 있다.

朝鮮船渠工業(株)

本店 釜山府瀛仙洞 1
 設立 大正 11年 3月 20日
 資本金 40萬圓
 社長 大友賴幸
 專務 西村來藏
 監査役 西條利八
 小宮萬次郎

이 朝鮮船渠工業株式會社야말로 現 大韓造船公社의 始祖라 할 수 있다. 여기서 同社의 창립은 大正 11년(1922) 3월 22일로 되어 있다. 다만 다른 기록에는 大正12년(1923) 4월로 된 것도 있다.⁽¹⁰⁾

그후 同社는 西條利八가 昭和 2년(1928) 1월 23일에 인수하여 西條造船鐵工所라 개명했다. 西條利八는 明治39년(1906) 5월에 자본금 2千圓을 가지고 釜山府富平 1町丁目 8番地에 西條鐵工所를 창립하여 船用機械業을 영위해 오던 者인데 同鐵工所 前面이 매립당하게 되자 활로를 찾아 朝鮮船渠工業株式會社를 併呑하여 造船業도 하게 되었다.⁽¹¹⁾ 昭和 3년(1928) 11월의 시

10) 日本造船議會編：日本近世造船史一大正時代, 1935 p.

11) 安成達氏談

營 業 科 目

船 渠 造 工 鐵 橋 鑄 鐵 鍊 鐵 發 船 船 助 救

長 貳 百 四 拾 呎、深 拾 八 呎、幅 五 拾 五 呎(目 下 長 貳 百 呎、二 層 増 中)
 上 架 臺 重 量 噸 貳 百 噸 級 造 臺
 (柱 盤 數 大 發 拾 參 呎)正 面 盤 直 徑 削 り 得 る ノ(拾 八 呎)
 蒸 汽 ハ ン マ 數 大 壹 噸 半
 電 氣 瓦 斯 接 接 設 備 ア リ
 鑄 造 數 大 五 噸

工 場 能 力 表

西 條 鐵 工 所

工 場 主 西 條 利 八

本 店 釜 山 市 南 區 平 野 電 話 長 四 壹 零 號
 工 場 釜 山 市 港 牧 之 島 市 電 話 四 六 七 六 號
 工 場 敷 地 釜 山 市 萬 石 洞 貳 千 坪

救 助 船 船 昭 和 九 年 八 壹 噸 (圖)

설내용은 다음과 같았다. (12)

工場敷地	12,221坪
工場建坪	940.6坪
從業員	69名
船 渠	1,500噸級((240×55×18呎)
上 架 台	200重量噸級 一基

또한 別圖는 日本遞信省發行「昭和三年 日本船名錄」87면에 나타나 있는 同社의 廣告인데, 그 무렵의 同社 施設과 業務內容을 알아볼만 한 자료이다.

朝鮮重工業株式會社가 1937년 7월 10일 西條造船鐵工所를 바탕으로 하여 설립된 회사라는 것은 잘 알려져 있다.

同社 출현의 의의는 여러 측면에서 평가될 수 있지만 무엇보다도 鋼船專門의 본격적인 現代式造船所가 나타났다는데 있다. 그전에도 鋼船建造의 실적이 없는 것은 아니다. 표-1로 보더라도 1932년의 2척을 비롯하여 1934년에는 18척, 1935년에는 15척의 鋼船이 건조된바 있다. 그것이 어떤 종류의 선박이었던가는 아직 알아보지 못했고, 西條鋼工所의 廣告에 나타나 있는 救助船昭和丸(181톤)은 바로 同社가 자작한 鋼船이다. (13) 이와같이 朝鮮重工業株式會社의 발족 이전에도 鋼船은 건조된 일이 있으나, 그것은 어디까지나 예외로 처야 하고 당대의 모든 造船業體는 木船專門工場이었다.

1930년대에는 우리나라 사람으로서도 造船業에 진출한 예를 찾아볼 수 있다. 전기한 「朝鮮工場名簿」(附錄第3~6表)에서 그것을 찾아내면 위표와 같다.

다만 여기서 仁川 大平造船株式會社의 大平福壽가 확실히 한국인 인가는 확인하지 못했다.

金圭弘(1901~1976)씨는 2년전까지도 金剛鐵工所(釜山市蓬萊洞 3街 161)를 경영하다 他界한 분이다. 그의 친지(安景洙) 및 遺業을 계승 운영하고 있는 유족들로부터 들은 그의 사업의 내용은 다음과 같다. 江原道通川에서 태어난 그는 어려서 元山으로 진출하여 勤苦끝에 小型船機關長 면허를 취득하고 23~25세부터 鐵工業을 자영하기 시작하여 8·15까지는 종업원 40명 정도를 거느리는 金剛鐵工所로 키웠을뿐 아니라 상당한 축재도 하였다. 1930년대의 主宗제품은 그가 고안한 新案特許品 西鮮冷麵機였고 日政末期에는 計劃造船用 主機 1158마력과 補機用 20마력 憵球機關이었다. 그간에 船用機械를 수리한 일은 있으나 船體의 建造·修理를 한 일은 없었다. 前記表의 金剛鐵工所 業種에 「船船修理로 되어 있는 것은 船用機關의 수리를 말한 것에 틀림이 없을 것이다. 그러므로 元山의 金剛鐵工所는 造機業으로 보는 것이 타당하고 造船業으로는 볼 수 없다. 여담이 되지만 金翁은 8·15 후에도 輪轉機를 제작하는등 복귀의 인정을 받아 그대로 자영을 했고, 1·4후퇴때에 월남해서도 金剛鐵工所를 전기장소에 재

造船所名	代 表 者	住 所	創業年度	業 種	備 考
金 再 完 造 船 所	金 再 完	統 營 邑 曙 町	昭 和 9 年(1934)	造 船 및 修 理	附 錄 第 4 表
金 剛 鐵 工 所	金 圭 弘	元 山 市 海 岸 通	昭 和 7 年(1932)	諸 機 械 · 船 船 修 理	"
大 平 造 船 株 式 會 社	大 平 福 壽	仁 川 市 萬 石 洞		造 船	附 錄 第 6 表

12) 10)과 同一書 p.

13) 安成達氏談

건하여 「改良연탄아궁이」(신안특허품), 成型射出機 등 자신이 개발한 품목을 갖고 鐵工業에 일생을 바친 재능이 뛰어난 분이다.

金再完은 이미 작고한지 오래라고 한다. 그가 忠武市에서 造船業을 營爲한 것을 알고 있는 이를 찾아낼 수는 없었다. 현지 사정에 밝은 古老船匠 金熊伊翁에 의하면 金再完이 해방후 한때 現東津造船所이고 日政下에 籠中造船所이던 자리에서 조선사업에 종사한 일만은 기억한다는 것이다. 日政때의 金再完造船所는 지금 忠武市 東湖洞의 대부분 造船所 처럼 규모가 극히 작은 것이어서 사람들의 기억에서 사라졌는지도 모른다.

附錄의 諸表에는 끼어 있지 않으나 江原道 墨湖邑 墨湖津里의 三共造船所는 1937年 4月 元亨壽(一1944)씨에 의하여 創立運營된 업체로서 금일의 弘大造船株式會社의 전신이다.⁽¹⁴⁾ 표-3의 江原道조에 나타나 있는 100톤 이상 修理可能 船體工場 1개는 확실히 三共造船所일 것으로 믿어지고, 其他工場 8개는 三共에서 떨어져 나가서 자립한 小規模業體들일 것이다. 해방 당시 南韓의 造船業體중 韓國人소유의 것은 小規模工場 5個뿐이었다⁽¹⁵⁾고 하는데, 三共造船을 비롯한 이들 江原道 造船業體가 아니었을까 생각된다.

4. 末 期

日政末期의 造船業은 群小造船業體의 統合과 大企業의 造船參與등으로 격동이 심했다. 우선 統合의 상황부터 알아보기로 한다.

解放당시 南韓主要造船工場과 그 능력은 표-8과 같이 평가되었다. 이들중에서 朝鮮船舶, 日出造船, 東亞造船, 朝鮮造船, 統營造船, 麗水造船, 木浦造船, 浦項造船 등 業體는 日政末期에 群小造船所가 統合된 산물이다. 이 統合은 昭和 17年(1942) 總督府의 造船工場整備令에 따라 半強制的으로 단행된 것이다.⁽¹⁶⁾이 1942년과 1943년에 걸친 造船所의 整備統合은 전국에 걸쳐 광범하게 진행되고 統合 후에는 대부분이 軍需工場으로 지정되었으므로 關係資料는 모두 滅失되어 버렸다. 당시의 관계자를 탐방하여 들은 결과를 갖고 조사한

한도내에서 기술하기로 한다. 그러므로 本項의 내용은 더 알아내는 대로 修正補完되어야 할 것임을 미리 말하여 둔다.

1. 釜山地區

釜山の 조선업체는 예외없이 모두 影島에 진격되어 있고 이들은 편의상 大韓造船公社, 蓬萊洞等 이른바 東部の 造船所群, 大平洞・南港洞等 西部의 造船所群으로 구분할 수 있다.

蓬萊洞 일대에 세워진 群所造船所는 段上 林, 池本, 竹內, 田尻, 百合野등과 船溜⁽¹⁷⁾를 건너 위치한 宇都宮, 富森, 栗本등이다.(附錄第表 3-6참조). 이들은 모두 담 하나를 경계로 인접해 있었다. 지금 大韓造船의 西쪽 일부에 있던 宇都宮, 富森, 栗木의 3造船所는 朝鮮船舶工業株式會社 第1工場으로, 지금 慶南造船쪽에 위치했던 段上, 林 池本, 竹內, 田尻, 百合野등은 朝鮮船舶工業株式會社 第2工場으로 되었다.

同社는 이밖에도 第 3, 第 5工場도 가졌던바 그것은 群所鐵工場은 규합한 造機工場이었다. 이 朝鮮船舶 第1, 第 2工場은 해방후 다시 해체되고⁽¹⁸⁾ 우어곡절을 거쳐 현재는 표-8에서 보는바와같이 大韓, 港都, 慶南 등 造船所로 낙착되었다.

표-8

	日政末期	現 在			
朝鮮重工業(株) 段上造船所 林造船所 池本造船所 竹內造船所 田尻造船所 百合野造船所 空海(船溜) 宇都宮造船所 富森造船所 栗本造船所	釜山造船工業(株)	釜山造船工業(株)			
	朝鮮重工業(株)	(株)大韓造船公社			
	朝鮮船舶工業(株) 第2工場	}	(株)慶南造船所 第1工場		
			(株)港都造船所		
			慶南造船所 第2工場		
			朝鮮船舶工業(株) 第1工場	}	大鮮造船(株)

「大韓造船公社 30年史 26面に 나타난 進水船은 바로 昭和九가 아닌가 생각된다.

14) 鄭光澤氏(弘大造船社長, 韓國造船工業協同組合理事長)談

15) 造船公社 30年史 p. 56.

16) 安成達氏談

17) 草創期 大鮮造船 자리는 日政時에는 船舶繫留場으로서 船溜(후나다마리) 라하였다. 현재의 大鮮造船은 그것을 埋立하고 또한 인근 造船所와 鐵工所들을 병합한 것이다.

18) 해방후에도 同名의 朝鮮船舶工業株式會社(社長 黃德贊)가 있었는데. 그것은 日政時의 朝鮮船舶 第一工場만을 인수한 것이었고, 同社는 大鮮造船에 병합되어 현재는 없다.

현재 大平洞과 港南洞으로 되어 있는 影島西部에 세워진 造船所는 田中, 中村, 松藤, 三枝, 中本, 城崎, 古川, 田村, 大地, 上田, 西中, 百合政등이다. (附錄 第3-6表 참조). 이들중에서 田中造船鐵工所는 明治 20년(1887)에 창립된 가장 역사가 오랜 것이고, 中村造船鐵工所도 明治 35년(1902)에 설립된 田中 다음으로 연륜이 많은 조선소이며, 이들이 위치한 자리는 우리나라에 日本人 造船業者들이 처음으로 발을 들여놓은 곳이라는 점을 앞에서 이미 지적한바 있다. 여기서

中村, 松藤, 三枝의 3造船所는 東亞造船株式會社로 城崎, 古河, 大地, 上田, 西中, 百合政등 各造船所는 日出造船株式會社(代表者 城崎)로 정리되었다. 田中과 中本만은 그 규모와 실적이 인정되어 統合에서 면제되고 獨立運營이 허용되었다.

田中, 東亞, 中本, 日出로 압축되었던 이들 群小造船所는 8·15해방후에 다시 분해하여 표-9에서 보는바와 같이 되었다. 현재 大東造船株式會社가 큰 자리를 점하고 있지만 그것도 얼마전까지는 여러 造船所로 난립되어 있었던 것은 잘 알고 있는바이다. 표-9중에서 현재의 東盛造船은 舊松藤造船의 공터에 해방후 설립된 것이고, 影島造船은 城崎造船을 大林과 半分하고 古河를 大東과 半分한 자리에 위치하고 있다.

표-9

	日政末期	現在
田中造船鐵工所	(株)田中造船鐵工所	久一産業(株)釜山造船所
中村造船鐵工所	東亞造船株式會社	三和造船所(東盛造船所)
松藤造船所		大平造船所
三枝造船所		朝鮮造船所
中本造船鐵工所	中本造船鐵工所	大林造船所影島造船所
城崎造船所	日出造船株式會社	大東造船株式會社
古河造船所		
田村造船所		
上田造船所		
西中造船所		
百合政造船所		科學造船所進洋造船所

2. 忠武地區

附錄 第3~6表中에서 나타난 忠武地區의 造船所는 萩原, 橋本, 柚友, 板井, 池田, 濱崎, 米花, 籾中, 秋本伊津, 竹田, 金再完, 山本, 木下, 藤原, 齋藤, 凌邊 등 17개이다. 이중에서 齋藤 凌邊은 巨濟島長 承浦에 所在하였던 것으로 지금은 廢해져 있다.

이들중 萩原, 橋本, 柚友, 板井, 池田, 金再完등 6個 造船所는 附錄 第4表 즉 昭和 11年(1936)까지의 기록에만 나타난다. 金熊伊翁에 의하면 이들중 萩原, 橋本 池田등 3造船所는 기억할 수 있고 그 자리는 지금 造船所로 활용되지 못하고 있고, 柚友와 板井은 알수 없으며, 日政때의 金再完造船所도 기억할 수 없다는 것이고, 그 나머지 造船所의 현재상황은 다음과 같다는 것이다.

- 米花造船所.....三洋造船所
- 秋本造船所・籾中造船所.....東洋造船株式會社
- 伊津造船所.....有限會社忠武造船公社
- 竹田造船所.....同上
- 山本造船所.....造船所가 아님
- 木下造船所.....漁網工場
- 藤原造船所.....信亞造船工業株式會社
- * 中村造船所.....道泉造船所

* 中村造船所는 附錄 第3~6表에는 없다.

이들 忠武의 모든 造船工場들은 日政末期에 統營造船有限會社로 統合이 되고 그 社長으로는 最年長者이며 공장도 제일 큰 伊津가 취임했다.

현재 忠武市에는 진기한 造船所외에 頭龍, 한일, 大興, 東湖, 統營, 南洋, 新進등 조선소도 있는데 이들은 해방후 새로 세워진 것들이다.

3. 浦項地區

浦項地區에서 附錄의 諸表에 나타나 있는 것은 第3表的 村上造船工場과 熊谷造船工場뿐이다. 그러나 그 밖에 濱田造船所와 有富造船所가 있었고 九龍浦에는 齋藤造船所가 있었다. 이들은 日政末期에 有附會社 浦項造船鐵工所로 규합이 되고 計劃造船에 참여하였다. 이들은 齋藤造船所가 九龍浦造船所로 남아있을 뿐 모두 없어지고, 지금 浦項의 向島, 協成, 浦項등 諸造船所는 해방후에 새로 탄생한 것들이다.¹⁹⁾

後記

日政時代의 造船業體를 1910년대까지의 初期, 1920年 및 1930년대의 中期, 1940년대의 末期로 나누어 알아본 것이지만 業體名の 探索에 그치고, 그나마 日政末期의 것에 대하여는 알 수 없는 점이 많았다. 또한 木浦, 麗水, 群山, 仁川地方도 探訪하지 못하고 더욱 北韓所在의 業體는 더 알아보지 못하고 부득이 발표하게 되었다.

이와같이 불완전한 내용을 감히 발표하는 이유는 오로지 이 방면연구의 出發線을 긋고 또한 同好諸賢의敎

19) 金春生氏談

示와 협조를 얻어 보고자 하는 데 있다.

本調査에 있어서 大韓造船의 安成連會長님, 方魚津造船의 辛在根會長님 向島造船의 金春生社長님, 大東造船의 金性寶 勞組支部長님, 忠武의 金熊伊翁등 일적 부티우리나라 造船工業에 몸을담고 獻身하여 오신 여러분을 拜訪하여 귀중한 體驗談을 들을 수 있었던 것은 本稿작성에 큰 도움이 되었고, 여기에 심신한 謝意

를 표하는 바이다. 또한 자료수집에 있어서 적극적으로 협조하여 주신 鄭光澤理事長님이하 造船工業協同組合任職員 여러분께 감사를 드린다. 끝으로 本調査는 現代造船研究費로 우리나라에서 건조된 船舶을 연구하는 가운데 이루어진 것을 附記하여 둔다.

附錄 第1表 主要造船鐵工業者(1923年)

所在地	名 稱	資本金(圓)
新義州	新義州鐵工所	50,000
"	大森鐵工所	10,000
"	鴨綠江木材造船株式會社	400,000
仁 川	仁川造船鐵工所	50,000
鎭南浦	河添鐵工所	10,000
"	朝鮮商工株式會社	2,000,000
釜 山	朝鮮船渠工業株式會社	400,000
"	田中造船所	50,000
"	中村造船鐵工所	100,000
"	西條鐵工所	80,000
元 山	澤井鐵工造船所	25,000
"	川治鐵工所	23,000
木 浦	河合造船所	50,000

朝鮮總督府：朝鮮の逓信事業，大正 12年(1923)刊

附錄 第2表 主要造船業(1929年)

仁川造船鐵工所	仁川府內里	大正 7年 8月 創立
正 木 造 船 所	群山府濱町	大 6· 7
小 野 造 船 所	全北沃溝郡	大 8· 4
田中造船鐵工所	釜山府瀛仙町	明治 23· 4
中村造船鐵工所	"	明 35· 3
橋 本 造 船 所	馬山府濱町	大 3· 2
菊 田 造 船 所	馬山府清町	明 43· 10
釜 山 鐵 工 所	釜山市瀛仙町	大 5· 9
富 森 造 船 所	"	大 8· 9
野 方 造 船 所	"	大 5· 3
牧之島造船鐵工所	"	大 14· 5
百 合 野 造 船 所	"	大 9· 1
大 地 造 船 所	"	大 5· 5
佐 佐 木 造 船 所	清津府入船町	明 42· 7
澤井鐵工造船所	元山府春日町	明 45· 4
合名會社河合造船所	木浦府櫻町	大 5· 3
大 野 造 船 所	木浦府旭町	大 9· 9
太 田 造 船 所	"	大 12· 2

朝鮮商工研究會 昭和 4年(1929)刊

朝鮮商工大鑑

附錄 第3表 昭和 5年(1930) 造船工場

工 場 名	所 在 地	創業年月	主要生産品目	職工數
谷口製船所	京城府元町 4丁目	明治 38· 3	其 他 造 船	A
梓谷鐵工所	仁川府濱町	明治 41· 10	"	A
正木造船鐵工所	群山府西濱町	大正元 10	船 舶	A
大澤造船鐵工所	全北沃溝郡	昭和 3· 5	"	A
大野造船所	木浦府旭町	大正 15· 7	"	A
松永造船所	木浦府湖南町	大正 14· 6	"	A
合名會社河合造船所	木浦府櫻町	大正 15· 7	"	A
出上造船所	木浦府松島町	大正 9· 8	"	A
田造船所	木浦府旭町	明治 40· 3	"	A
村上造船工場	慶北迎日郡浦項面	大正 3· 10	"	A
熊谷造船工場	"	大正 5· 10	"	A
西條造船鐵工所	釜山府瀛仙町	昭和 3· 1	發 動 船	A
大田中造船鐵工所	"	明治 20· 10	"	B
中村造船鐵工所	"	明治 35· 3	"	A
菊田造船所	馬山府濱町 3丁目	大正 3· 7	木 造 船	A
方魚津造船鐵工株式會社	蔚山郡方魚里	昭和 4· 7	木造船 및 內燃機關	B
岡田造船所	釜山府瀛仙洞	明治 39· 3	發 動 船 修 理	A

工場名	所在地	創業年月	主要生産品目	職工數
大地造船所	"	大正 6・5	"	A
富森造船所	"	大正 9・10	木船修理	A
百合野造船所	"	大正 9・1	機帆船修理	A
橋本造船所	馬山府濱町 3丁目	大正 3・2	"	A
柚友造船所	統營邑曙町	大正 13・5	木船修理	A
濱崎造船所	"	大正 14・2	"	A
竹田造船所	"	昭和 5・3	"	A
伊津造船所	"	大正 5・5	"	A
池田造船所	"	大正 10・1	"	A
板井造船所	"	明治 45・3	"	A
橋本造船所	"	昭和 5・2	"	A
朝鮮商工株式會社鎮南浦工場	鎮南浦府僂兩機里	明治 44・6	造船	B
山口造船所	咸南咸州郡	大正 12・8	船舶修理	A
安藤造船工場	清津府目加田町	昭和 3・10	其他船舶	A
佐佐木造工場	清津府入船町	明治 41・6	"	A

職工數 A: 5~50, B: 50~100人
 朝鮮總督府殖産局編: 朝鮮工場名簿, 昭和 7年版

附錄 第 4 表 昭和 9年(1934) 造船工場

工場名	所在地	創立年月	主要生産品目	職工數
正木造船鐵工所	群山府西濱町七	大正元 10	船舶	A
全北造船鐵工所	群山府江戸町 35	昭和元 10	"	A
大澤造船鐵工所	群山市東濱町 2-274	昭和 3・5	"	B
合名會社河合造船所	木浦府櫻町 15	大正 15・7	船具	A
大田造船所	木浦府旭町 25	明治 42・3	"	A
大野造船所	" 27	明治 44・6	"	A
松永造船所	木浦府湖南町11	大正 14・6	"	A
出上造船所	木浦府松島町 5	大正 9・8	"	A
段上造船所	釜山府瀛仙町 83	昭和 7・7	船舶修理	A
西中造船所	" 2036	昭和 5・2	造船並修理	A
百合野造船所	" 83	大正 9・1	船舶修理	A
宇郡宮造船所	" 1889	昭和 3・6	造船並修理	A
上田造船所	" 2036	大正 12・3	"	A
中本造船所	" 2005	大正 14・8	"	A
栗山造船所	" 1848	昭和 5・3	"	A
竹内造船所	" 83-7	大正 9・11	船舶修理	A
田村造船所	" 2036	昭和 7・12	造船並修理	A
松藤造船所	" 2004	昭和 5・6	"	A
富森造船所	" 1848	大正 8・9	船舶修理	A
田尻造船所	" 83	大正 4・1	"	A
池本造船所	" 83	昭和 7・10	造船並修理	A
城崎造船所	" 2036	大正 6・10	"	A
百合政造船所	" 83	昭和 7・6	船舶修理	A
大地造船所	" 2036	大正 6・5	造船並修理	A
岡野造船所	" 2034	明治 42・8	船舶修理	A
橋本造船所	馬山府濱町 3-5	大正 5・2	造船並修理	A

工場名	所在地	創業年月	主要生産品目	職工數
柚友造船所	統營邑曙町 254	大正 13.5	"	A
池田造船所	" 269	大正 10.1	"	A
伊津造船所	" 318	大正 5.5	"	A
竹田造船所	" 318	昭和 5.3	"	A
濱町造船所	"	大正 14.2	"	A
橋本造船所	" 257	大正 15.2	"	A
板井造船所	" 267	明治 45.3	"	A
木下造船所	統營邑道泉里	昭和 6.7	"	A
萩原造船所	統營邑曙町 196	昭和 3.4	"	A
金再完造船所	"	昭和 9.4	"	A
山本造船所	統營郡道南里	大正 9.1	"	A
渡邊造船所	統營郡長承里	大正 13.12	"	A
齊藤造船所	"	大正 12.5	"	A
中村造船鐵工所	釜山府瀛仙町 1997	明治 35.3	船隻製造及修理	A
西條鐵工所	" 1	昭和 3.1	汽船修理	B
株式會社田中造船鐵工所	" 1989	明治 20.10	船舶製造並內燃機關	B
菊田造船所	馬山府濱町 3-11	大正 3.7	木造船	A
方魚津鐵工造船株式會社	蔚山郡方魚里	昭和 4.7	木造船並內燃機關	C
牧島造船鐵工所	釜山府瀛仙町 1938	大正 14.5	發動機船修理	A
奧屋造船所	黃海海州郡龍塘里	昭和 9.1	船舶	A
朝鮮商工株式會社鎮南浦鐵工所	鎮南浦府億兩機里	明治 44.6	造船	C
春日造船所	元山春日町 63	昭和 7.1	新造船船修理船舶	A
澤井鐵工造船所	" 29	明治 45.7	"	A
金剛鐵工所	元山府海岸通 5-38	昭和 7.4	諸機械船舶修理	A
木村鐵工所	元山府春日町 63	昭和 4.5	"	A
佐佐木造船所	清津府日賀田町	明治 41.6	造船	A
安藤造船所	" 10	大正 11.11	"	A
矢倉造船所	清津府松島町	昭和 5.7	"	A

職工數： A:5~50人 B:50~100人 C:100~200人

朝鮮總督府殖産局編：朝鮮工場名簿，昭和11年版

附錄第5表 昭和12年(1937)造船工場

工場名	所在地	創立年月	主要生産品目	職工數
龍山工作株式會社仁川鐵工所	仁川府港町 7-22	昭和 8.11	造船	B
絳谷鐵工所	仁川府濱町 25	明治 41.10	"	A
大澤造船鐵工所	群山府東濱町 2-274	昭和 3.5	船舶	B
合資會社正木造船鐵工所	"	大正元.10	"	A
合資會社全北造船鐵工所	群山府江戸町 35	大正 15.10	"	A
合名會社河合造船所	木浦府櫻町 15	大正 15.7	木造船	A
大田造船所	木浦府旭町 25	明治 42.3	"	A
大野造船所	" 27	明治 44.6	"	A
出上造船所	木浦府松島町 5	大正 9.8	"	A
松永造船所	木浦府湖南町 11	大正 14.6	"	A
藤田造船鐵工所	高興郡新錦里	昭和 5.3	"	A
中村造船鐵工所	釜山府瀛仙町 1997	明治 35.3	船舶製造及修理	A
朝鮮重工業株式會社	" 1	昭和 3.1	"	C

工場名	所在地	創業年月	主要生産品目	職工數
株式會社田中造船鐵工所	〃 1989	昭和 6・11	船舶製造及內燃機關	C
菊田造船所	馬山府濱町 3-11	大正 3・7	船舶製造及修理	A
方魚津鐵工造船株式會社	蔚山郡方魚里	昭和 4・7	木造船及內燃機關	C
三枝造船所	釜山府瀛仙町 2005	昭和 12・1	漁 船	A
中本造船鐵工所	〃 2005	大正 15・8	〃	A
富森造船所	〃 1848	大正 8・10	〃	A
西中造船所	〃 2012	昭和 5・2	發動機船	A
池本造船所	〃 83	昭和 7・10	舂 船	A
田村造船所	〃 2012	昭和 7・12	發動機船	A
宇都宮造船工場	〃 1848	昭和 3・3	漁 船	A
田尻造船所	〃 83	大正 6・8	船舶修理	A
上田造船所	〃 2036	大正 10・10	〃	A
百合野造船所	〃 83	大正 9・3	發動機船	A
栗山造船所	〃 1848	昭和 5・4	漁 船	A
城崎造船所	〃 1260	大正 6・10	〃	A
松藤造船所	〃 2004	昭和 5・4	〃	A
竹内造船所	〃 83	大正 9・11	〃	A
株式會社田中造船鐵工所第二工場	〃 2012	昭和 12・3	〃	A
段上造船所	〃 83	昭和 7・7	船舶修理	A
橋本造船所	馬山府濱町 3-5	大正 5・2	漁 船	A
米花造船所	統營邑曙町 313	昭和 10・7	〃	休 業
秋本造船所	〃 316-6	昭和 9・4	〃	A
濱崎造船所	〃 274-2	大正 14・2	〃	A
伊藤造船所	〃 318	大正 5・5	〃	A
竹田造船所	〃 318	昭和 5・3	〃	A
山本造船所	統營郡道南里 131	大正 9・1	〃	A
木下造船所	統營邑道泉里 174-1	昭和 6・7	〃	A
藤原造船所	〃 52-3	昭和 10・8	船舶修理	A
渡邊造船所	統營郡長承里 283-12	大正 13・12	漁 船	A
奥野造船所	黃海海州邑龍塘里 222	昭和 9・1	船 舶	A
河原造船所	新義州府鴨綠町 1	大正 2・10	〃	A
堤田造船所	〃 1-1	昭和 5・10	〃	A
澤井造船鐵工所	元山府春日町 29	明治 45・10	〃	B
春日造船所	〃 63	昭和 6・12	船舶修理	A
大屋造船所	元山府海岸通 5-38	昭和 12・1	船 舶	A
佐佐木造船所	〃 5-13	昭和 11・12	〃	A
株式會社清津造船鐵工所	清津府松郷洞漁港	昭和 12・2	船舶修理	B
矢倉造船所	清津府松島町 3	昭和 5・7	〃	A
藤浦造船所	清津府目賀田町 10	大正 7・11	〃	A
竹橋造船所	羅津府隘峴洞 1	昭和 8・8	〃	A

職工數：A:5~50人, B:50~100人, C:100~200人

朝鮮總督府殖産局編：朝鮮工場名簿，昭和 14年版

附錄 第 6 表 昭和 15 年(1940) 造船工場

工 場 名	所 在 地	主要生産品目	備 考
日本斗型工業會社群山下張所	群山府東濱町 2-274	造 船	
群山造船鐵工株式會社	"	"	
三宅造船鐵工所	" 1-274	"	
朝鮮重工業株式會社	釜山府瀛仙町 1	鐵製船舶製造及修繕	
大仁造船株式會社	仁川府萬石町	造 船	
大平造船株式會社	" 9	"	
藤川造船株式會社	" 9	"	
岩田造船所	群山府東濱町 2-247	船 舶	
荒木造船所	"	"	
西村造船所	" 1	"	
朝鮮鐵工所	" 2-274	"	
全北鐵工所	群山府江戸町 35	"	
小坂鐵工所	群山府東榮町 20	"	
大田造船所	木浦府旭町 25	船	
大野造船所	" 27	"	
出上造船所	木浦府松島町 5	"	
松永造船所	木浦府湖南町 11	"	
合名會社河合造船所	木浦府櫻町 15	"	
宮崎造船所	麗水都右斗里	"	
藤田造船鐵工所	高興郡新錦里 1410	"	
三枝造船所	釜山市瀛仙町 2005	漁 船	
富森造船所	" 1848	"	
西中造船所	" 2012	船 舶 修 繕 新 造	
池本造船所	" 83	舢 舨 船	
田村造船所	" 2012	發 動 機 船	
上田造船所	" 2012	船 舶 修 理	
百合野造船所	" 83	"	
栗山造船所	" 1848	新 造 船 船 舶 修 理	
城崎造船所	" 2012	"	
竹内造船所	" 83	船 舶 修 理	
段上造船所	" 83	"	
林造船所新	" 83	造 船 船 舶 修 理	
大地造船所	" 2012	船 舶 修 理	
橋本造船所	馬山府濱町 5	新 造 船 船 舶 修 繕	
米花造船所	統營邑道泉里 278	"	
濱崎造船所	統營邑曙町 274-2	"	
伊津造船所	" 318	"	
竹田造船所	" 318	"	
山本造船所	統營郡道南里 131	"	
木下引揚造船所	統營邑道泉里 141-3	"	
畿中造船所	統營邑曙町 314-6	"	
藤原造船所	統營邑道泉里 52	船 舶 修 理	
渡邊造船所	統營郡長承浦邑 283-10	新 造 船 船 舶 修 繕	
株式會社田中造船鐵工所第二工場	釜山府瀛仙町 2012	"	

工場名	所在地	主要生産品目	準備
田尻造船所	〃 83	〃	
中村造船鐵工所	〃 1997	船舶製造及修理	
株式會社田中造船鐵工所	〃 1989	〃	
方魚津鐵工造船株式會社	蔚山郡方魚里	船舶及內燃機關	
宇都宮造船工場	釜山府瀛仙町 1848	船舶製造及修理	
菊田造船所	馬山府濱町 3-1-1	〃	
松藤造船所	釜山府瀛仙町 2004	造船	船
奥野造船所	海州府龍塘里 223	〃	
堤田造船所	新義州府鴨川町 1	船舶	船舶
河原造船所	〃	船舶修理	
佐佐木造船所	元山府上洞 165	其他船舶	船舶
菅原造船所	威南北青郡中興里 204	〃	
俵造船所	〃 201-1	〃	
春日造船所	元山府春日町 63	〃	
大屋造船所	元山府海峯通 5-38	〃	
渡邊久吉造船所	威南北青郡中興里 44	〃	
澤井鐵工造船所	元山府春日町 29	造船	船
藤浦造船所	清津府日賀田町 10	船舶	船舶
江本造船所	城津邑幸町 21	〃	
竹橋造船工場	羅津府險峴洞 63	〃	
藤田造船所	城津邑 21	〃	
清津造船鐵工所	清津府漁港	其他船舶修理	
威北造船鐵工株式會社	清津府	〃	

朝鮮總督府殖産局編：朝鮮工場名簿，昭和 17年版